Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 65

МНОГОЛИКАЯ «ВОСЬМЕРКА»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

9 772618 724302 00065

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 65, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 900 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 05.09.2019
Дата выхода в свет: 28.11.2019

Фотографии и иллюстрации:
6 (вверху) © Vitaly Sozinov/TASS, (внизу) © Felix O/Wikimedia Commons; 7 (вверху) © Vitaly Sozinov/TASS, (внизу) © Nikolai Nikitin/TASS; 8 (вверху) © Kain Kalju/Wikimedia Commons, (внизу) © Yuri Belozerov/TASS; 9 (вверху) © ???, (внизу) © order_242/Wikimedia Commons; 10 (вверху) © Wikimedia Commons, (внизу) © ???; 11 (вверху) © order_242/Wikimedia Commons, (внизу) © IFCAR/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Комплектование подушки переднего сиденья

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Многоликая «восьмерка»

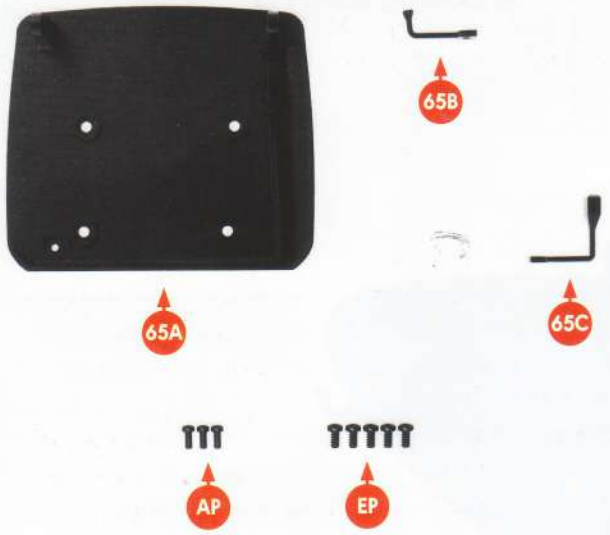
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Форд Таурус»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Комплектование подушки переднего сиденья

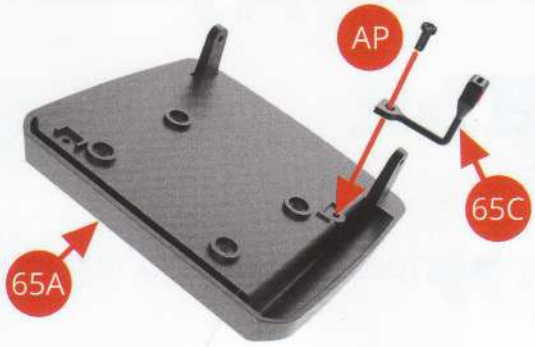
Используя детали, полученные с этим номером, продолжите собирать подушку переднего сиденья.



- 65A Нижняя часть каркаса переднего сиденья
- 65B Рукоятка настройки переднего сиденья
- 65C Замок ремня безопасности
- AP Винт M1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- EP Винт M2,0 × 4,0 мм (5 шт.)

Схема сборки

1



Установите замок ремня безопасности 65C на нижнюю часть каркаса переднего сиденья 65A и закрепите винтом AP.

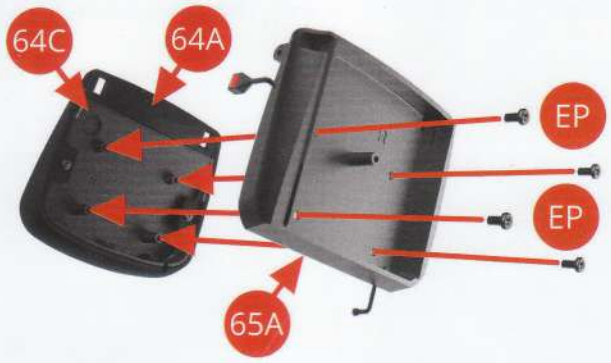
2

Установите рукоятку настройки переднего сиденья 65B на нижнюю часть каркаса переднего сиденья 65A и закрепите винтом AP.

3

Пристыкуйте нижнюю часть каркаса переднего сиденья 65A к обивке подушки переднего сиденья 64A.

4



Скрепите четырьмя винтами EP нижнюю часть каркаса переднего сиденья 65A, обивку подушки переднего сиденья 64A с верхней частью каркаса переднего сиденья 64C.

Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Многоликая «восьмерка»

Публичный показ нового переднеприводного ВАЗа состоялся осенью 1984 года в Москве в рамках выставки «Автопром-84». Розничная стоимость автомобиля для граждан Советского Союза была установлена на отметке в 8346 рублей.

Новая модель автомобиля Волжского автозавода ВАЗ-2108 была представлена на ВДНХ. Москва. 1984 год.

Первоначально семейство переднеприводных машин должно было включать модели с двумя типами кузовов (трех- и пятидверный хэтчбек) и тремя двигателями объемом 1,1, 1,3 и 1,5 л. Позже стала понятна и необходимость освоения седана – этот процесс растянулся до 1990 года. Кроме того, на базе ВАЗ-2108 было создано несколько спортивных модификаций, а также построены различные концепт-кары.

«Вартбург 353S» и «Лада Самара» (ВАЗ-2108) на улице Арнштадта. Германская Демократическая Республика, август 1989 года.

Модификации ВАЗ-2108

Базовой серийной модификацией нового переднеприводного автомобиля была модель ВАЗ-2108 с карбюраторным двигателем объемом 1,3 л и четырех- или пятиступенчатой механической КПП. Вариант ВАЗ-21081 оснащали двигателем объемом 1,1 л и в основном экспортировали.

С 1991 года выпускался вариант ВАЗ-21083 с двигателем объемом 1,5 л и пятиступенчатой КПП. С 2001 года была принята новая программа комплектации моделей. В результате модель ВАЗ-21083 получила удлиненные индексы в зависимости от комплектации: «стандарт» имела индекс ВАЗ-21083-00, «норма» – ВАЗ-21083-01 и «люкс» – ВАЗ-21083-02.

Демонстрация переднеприводного ВАЗ-2108 на ВДНХ. Вид спереди. Москва. 1984 год.

Первой инжекторной модели ВАЗ-21083, появившейся в 1994 году, присвоили индекс ВАЗ-21083-20, с 2001 года комплектации присвоили наименование «стандарт». В свою очередь «норма» и «люкс» получили индексы ВАЗ-21083-21 и ВАЗ-21083-22 соответственно.

Модификация ВАЗ-21084 была внешне полностью идентична ВАЗ-2108. Однако на ней устанавливали двигатель объемом 1600 $см^3$ – мотор ВАЗ-21083 с увеличенным по высоте на 1,2 мм блоком, несколько измененной головкой и новыми коленвалом и распредвалом. Поршень диаметром 82 мм, обрезанный по высоте на 1,8 мм, имел ход 74,8 мм. Эту модификацию выпускали мелкими сериями в условиях опытно-промышленного производства.

Имели свои обозначения и три праворульные экспортные модификации. ВАЗ-2108 с правым рулем именовали ВАЗ-21086, ВАЗ-21081 – ВАЗ-21087, ВАЗ-21083 – ВАЗ-21088.

Вариант ВАЗ-21089 оснащали двухсекционным роторно-поршневым двигателем (РПД) ВАЗ-414 мощностью 120 л. с. Изготавливали мелкими партиями до появления нового РПД ВАЗ-415 мощностью 140 л. с. Модель с этим двигателем называлась ВАЗ-2108-91.

В 1998 году на базе моделей ВАЗ-21083 и ВАЗ-21213 был разработан внедорожник ВАЗ-210834 с двигателем ВАЗ-21213, получивший название «Лада Тарзан». Эти машины выпускались на заказ предприятием «Лада Консул». В общей сложности было изготовлено около 2,5 тыс. экземпляров.

Автомобиль ВАЗ-2108 на испытательном треке. Тольятти. 15 августа 1985 года.

Раллийный автомобиль «Лада Самара» в парке LaitseRallyPark. Усадьба Лайтсе, Эстония. 2010 год.

Силами европейских дилеров, продававших тольяттинские автомобили, обычные «восьмерки» в ограниченных количествах переделывали в кабриолеты ВАЗ-2108 «Наташа» и ВАЗ-21081 «Кабрио».

Стоит упомянуть и ряд модификаций, не выпускавшихся серийно. Так, например, в опытном порядке была изготовлена модель ВАЗ-21085, оснащенная 16-клапанным мотором ВАЗ-2112 объемом 1,5 л и 5-ступенчатой КПП.

Новое поколение «Жигулей»

Именно так называлась статья, опубликованная в первом номере журнала «За рулем» в 1984 году. В № 12 за тот же год появилась статья «Переднеприводная «Лада». Сразу возникает вопрос: нет ли здесь ошибки? Ведь название «Жигули» и его экспортный вариант «Лада» относились в то время исключительно к заднеприводному семейству вазовских автомобилей, начало которому положил ВАЗ-2101.

Семейство ВАЗ-2108 официально получило совсем другие названия: «Спутник» – для внутреннего рынка, для зарубежного – «Самара». Наименование «Спутник» не прижилось, и с течением времени все переднеприводные автомобили «восьмого» семейства стали называться «Самара». Ну, и почему тогда «Лада» и «Жигули»?

Оказалось, что в массовом сознании все автомобили Волжского автозавода – это, само собой разумеется, «Жигули», и иначе быть не может. Официально оформляли, конечно, правильно: «Жигули» – это «Жигули», «Спутник» – это «Спутник». Но не дальше деловых бумаг. «Переднеприводные "Жигули"» – весьма распространенное выражение в 1980–1990-е годы. Даже в протоколах ГАИ и в сводках о ДТП, которые зачитывались по радио, можно было услышать: «восьмая модель "Жигулей" совершила наезд на пешехода» или «нарушитель скрылся на "Жигулях" девятой модели». Более того, в 1990-е годы нередко можно было встретить и определение «"Жигули" десятой модели». В довершение всего именем «Лада» – задолго до того как оно стало официальным брендом завода – называли все экспортные модели АвтоВАЗа вне зависимости от привода. И сейчас в Интернете изредка попадаются заголовки вроде ««Лада Веста» – новая модель "Жигулей"», что, говоря по существу, недопустимо. Вот такой «именной» парадокс.

Переднеприводный автомобиль ВАЗ-2108 на трассе. Куйбышевская область. 27 ноября 1984 года.

«Форд Таурус»

Этот автомобиль появился на московских улицах в середине 1990-х годов и сразу привлек внимание элегантными и стремительными формами. На его фоне даже «продвинутая» 31-я «Волга» выглядела откровенно невзрачной.

Автомобиль «Форд Таурус» 3.0 V6 третьего поколения. 1996 год.

«Форд Таурус» (Ford Taurus) пришел на смену устаревшему автомобилю «Форд» LTD и совершил прорыв в области дизайна как экстерьера, так и интерьера. Особой популярностью эта машина пользовалась в США.

Первое поколение

«Форд Таурус» первого поколения появился в 1985 году. В конце года «Форд», находившийся в глубоком кризисе всю первую половину 1980-х годов, представил свою новую модель «Таурус» и его близнеца «Сейбл» (Sable), выпущенного входящим в концерн Форда заводом «Меркьюри» (Mercury).

Дизайнеры автомобиля «Таурус» отказались от решетки радиатора, заменив ее сплошной панелью в цвет кузова с овальной эмблемой фирмы посередине. Внешние отличия «Таурус» от «Сейбл» заключались в крыльях и оптике, а также в наличии на «Сейбл» светящейся панели фальшрадиаторной решетки, выполнявшей стилистическую функцию – как и на многих других автомобилях «Меркьюри». Благодаря большой площади стекол и узким стойкам обе машины имели отличную обзорность. «Сейбл» отличался более футуристическим видом из-за

Автомобиль «Форд Таурус» 3.8 GL первого поколения. Аэродинамичные округлые формы способствовали его коммерческому успеху. 1989 год.

Автомобиль «Форд Таурус» GL имел зеркала и подсветку в козырьках, а также центральный подлокотник на заднем сиденье в седане. 1990 год.

черных стоек между задним и боковыми стеклами, дающими визуальный эффект плавного перехода между стеклами. С коэффициентом аэродинамического сопротивления всего 0,29 «Сейбл» был одним из самых обтекаемых автомобилей в мире в тот период.

Переднеприводные среднеразмерные автомобили «Таурус» и «Сейбл» были доступны только в двух кузовах – четырехдверный седан и универсал. Снаряженная масса машины составляла около 1450 кг при колесной базе в 2,7 м. Количество посадочных мест, в отличие от большинства европейских и японских одноклассников, составляло 6 для седана и 6 + 2 для универсала. Этого удалось достичь благодаря использованию широких передних сидений, не разделенных центральным тоннелем или боксом-подлокотником, и наличию двух дополнительных мест в багажнике универсала. Салон автомобиля отличался удобным расположением приборов – следить за их показаниями можно было не отвлекаясь от дороги.

«Таурус» был представлен четырьмя модификациями – L, MT-5, GL и LX. Модели L и MT-5 были оснащены четырехцилиндровым двигателем объемом 2,5 л, развивавшим мощность 90 л. с. при 4400 об/мин. Основное отличие заключалось в трансмиссии: L поставляли с трехступенчатым автоматом типа ATX, а MT-5 – с пятискоростной МКПП. Комплектация GL имела зеркала и подсветку в козырьках, грузовую сетку в багажнике, а также центральный подлокотник на заднем сиденье в седане. Комплектация LX была оснащена кондиционером, электростеклоподъемниками, центральным замком, стереомагнитолой, круиз-контролем и другими приятными мелочами.

Второе поколение

Первое поколение моделей «Таурус» и «Сейбл» продержалось на конвейере шесть лет вплоть до 1992 года. Рестайлинг нового поколения иногда называют косметическим, так как в целом облик автомобиля не изменился.

Общая форма кузова осталась прежней, однако изменений было внесено немало. Обновление заключалось в узких фарах (в «Сейбл» также световая панель), измененных

Респектабельный универсал. «Форд Таурус» второго поколения стал первым автомобилем в мире, в котором идут двойные подушки безопасности в базе. 1992 год.

задних фонарях и более сглаженных линиях корпуса. Собственно говоря, все кузовные панели стали иными. Размеры машин остались прежними - кроме общей длины, которая увеличилась на 10 см и достигла 4,88 м. Интерьер стал менее угловатым, появились подсветка управления электростеклоподъемниками и новый дизайн отделки сидений и дверей. Увеличились в размере показатели данных на панели приборов, в базовой комплектации стала доступной пассажирская подушка безопасности. Кстати, «Форд Таурус» стал первым автомобилем в мире, в котором подушки безопасности получили и водитель и пассажир. Из-за разных размеров фар, по которым сразу можно различить машины первого и второго поколений, автомобили «Форд Таурус» часто называют «широкоглазыми» и «узкоглазыми» соответственно. Что касается конструкции, то основным изменением стал отказ во втором поколении от механической коробки передач и четырехцилиндрового двигателя. Все модели второго поколения (за исключением «Таурус» SHO) стали выпускаться с автоматической коробкой передач и шестицилиндровым двигателем.

Важным нововведением у «Таурусов» второго поколения стало применение оцинковки кузова. И сегодня можно встретить машины данного поколения с обширными сколами краски без характерного налета ржавчины. Автомобили выпуска 1992 года можно легко отличить по неокрашенным бамперам, а начиная с 1993 года их стали красить в цвет кузова. На машине по-прежнему могла устанавливаться телескопическая антенна с электроприводом, но на сей раз она имела электронный модуль, выдвигавший и убирающий антенну при включении и выключении радиоприемника. Клавиши громкости удобно располагались непосредственно на руле.

Автомобиль «Форд Таурус» 3.0 GL первого поколения. 1989 год.

Лидер продаж

«Форд Таурус» занимал место «самой продаваемой машины в Америке» с 1992 по 1995 год. В Европе «Таурус» не считался особо популярным, а вот в России, где тоже любят большие автомобили, он пользовался успехом. Наиболее распространена в России была модель второго поколения благодаря относительно дешевой на тот момент процедуре растаможивания.

Автомобиль «Форд Таурус» первого поколения. Фотография 2009 года.

В НОМЕРЕ 66

- СБОРКА СПИНКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ЗАЗ-965 «ЗАПОРОЖЕЦ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБИВКА СПИНКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- НАПОЛНИТЕЛЬ СПИНКИ СИДЕНЬЯ
- КАРКАС СПИНКИ ПЕРЕДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!